Tradução: Layrton V. de Queiroz

Introdução:

Spitfire 40 não trata somente do prazer de você estar vo ando num dos mais famosos aviões de todos os tempos. Este game é também uma espetacular aventura. . .

Cena dos bastidores:

Verão de 1940. Você é um recém-treinado piloto posto a serviço do "SPITFIRE SQUADRON" em algum lugar do sudoeste da In glaterra.

Do mesmo modo que outros jovens em 1940, você irá apren- der que o Spitfire não é um avião comum. Você irá descobrir que ele possui capacidades especiais e, mais importante, uma eficaz maleabilidade em combate. Você aprenderá, igualmente, gravando suas experiências em disco ou fitas. Com a prática e sua perí - cia se desenvolvendo, você irá se graduar até obter, finalmente a insígnia de "capitão de grupo" e as cobiçadas medalhas:VC,DSO e DFC.

Spitfire 40 não dá a você apenas uma valiosa experiência nos princípios e técnicas de vôo em combate; ele é também uma grande diversão.

Jogando Spitfire 40

Observe as folhas separadas com detalhes de uso das te - clas. Após o programa ter sido carregado, você encontrará as seguintes opções:

original log (diário normal)
saved log (gravação do diário)

Use o joystick e o botão de tiro para fazer a sua esco - lha.

Para gravar o seu "Diário" insira uma fita virgem ou dis co e siga as instruções da tela. Não se esqueça de pressionar RETURN após digitar o seu nome.

Você verá uma lista de nomes de pilotos [illegible] ário de vôo seu piloto movimentando o joystick e pressionando o botão de tiro.

O Diário do piloto escolhido por você será mostrado, in- cluindo a sua graduação, suas medalhas, horas de vôo e vitórias obtidas.

Pressione o botão de tiro e você irá, a seguir, observar o MENU de FLIGHT MODES (Modalidades de Vôo):

Practice (Prática)
Combat (Combate)
Combat Practice (Prática de Combate)

Faça a sua seleção movimentando o joystick e pressionando o botão de tiro.

Modalidades de Vôo:

1- Prática

Esta opção coloca você na cabina de pilotagem e na cabeceira da pista para decolagem a fim de facilitar a prática de vôo com o seu Spitfire antes de se preocupar com situações de combate. Depois, se você for capaz de aterrissar com sucesso na pista, poderá gravar no seu Diário, em fita ou disco, o começo do progresso nas suas experiências.

Para gravar, siga as instruções da tela e, então, pressione RETURN. Você deverá conhecer, primeiramente, as teorias de vôo e de aterrissagem.

2- Combate

Esta modalidade é a que apresenta maior emoção neste programa. Na seleção a seguir você receberá as seguintes instruções de combate:

enemy 3 (número de aviões inimigos)
intercept 14 (distância em milhas para interceptar os aviões inimigos)
bearing 200º (rumo dos inimigos)
height 6000 (altitude dos aviões inimigos)

Agora você precisa decolar e enfrentar o inimigo em combate. O inimigo permanecerá arrogantemente na altitude fornecida nas instruções de combate. Se você obtiver sucesso e retornar a sua Base ileso, poderá gravar o seu recorde em combate a fim de analisar o seu progresso.

3- Prática de Combate:

A proposta dessa opção é a de proporcionar a você alguma experiência no manejo do Spitfire em combate.

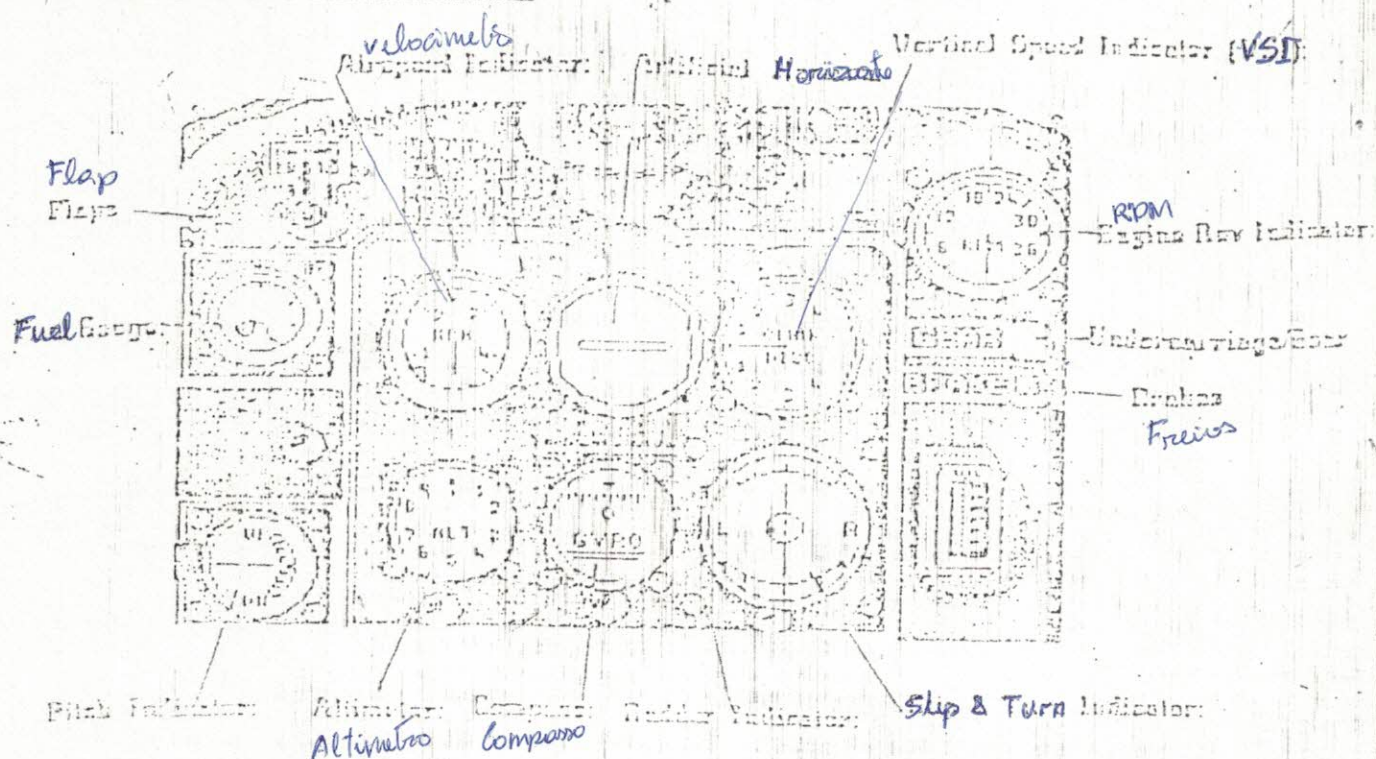
Você estará numa altitude de 10.000 pés enfrentando o inimigo em ataques frontais. Pratique seguidamente atirando nos aviões inimigos, corrigindo os desvios de tiro, os quais requerem que você decida onde o inimigo estará no momento em que seus disparos sejam efetivados.

Seu sucesso nessa opção não poderá ser gravado, e para retornar ao MENU basta pressionar RETURN ou, então, ter sido destruído.

Detalhes adicionais sobre as principais manobras de combate aéreo poderão ser obtidas mais adiante na seção COMBATE.

As teclas operacionais da mesma forma, deverão ser utilizadas rapidamente durante o seu vôo e guardadas de memória sem -

pre que você estiver em ação.

4- Painel de Instrumentos:

Partindo do canto superior esquerdo do painel, no movimento horário, os instrumentos são os seguintes:

Indicador de combustível: indica o total de combustível. Você tem combustível suficiente para 45 minutos de vôo.

Indicador de velocidade: indica a velocidade do avião, em relação ao ar, marcada em unidades de 100 mph (milhas por hora).

Horizonte artificial: representa a visão da cabina, o azul para o céu e o marrom para a terra. Nele, as variações de altitude do Spitfire são indicadas.

Indicador de velocidade vertical (VSI): representa a velocidade vertical do avião, movimentando-se em intervalos de 1.000 pés por minuto nas manobras ascendentes ou descendentes.

Indicador de rotação do motor: marca a rotação do motor numa escala de 100 rotações por minuto.

Indicador de glissagem e de voltas (SLIP & TURN)

Notas: (1) glissar o avião consiste em fazer com que o aeroplano saia de lado perdendo altura, ou seja, uma queda lateral de asa.

(2) as voltas consistem em fazer o aeroplano girar no seu próprio eixo.

O ponteiro superior (SLIP) marca a velocidade dos movimentos laterais (queda lateral de asa) em relação ao ar.

O ponteiro inferior (TURN) marca a taxa de voltas efetuadas; quanto maior for o deslocamento do ponteiro mais elevada será a taxa ou número de voltas efetuadas.

Ambos os ponteiros indicam a direção esquerda = L ou direita = R, das manobras efetuadas.

Compasso: marca o rumo do avião através do compasso de Direção.

Altímetro: marca a altitude do avião em relação ao solo. O ponteiro maior registra incrementos de 100 pés, enquanto o ponteiro menor registra incrementos de 1.000 pés.

O painel de instrumentos reproduz fielmente o do Spitfire' 40. No entanto, dois instrumentos adicionais foram incluídos para facilitar suas manobras. Esses instrumentos são:

Indicador do Leme: mostra a posição, esquerda ou direita, do leme de direção. Encontra-se logo acima do compasso.

Indicador de Inclinação: Demonstra o grau de inclinação do Spitfire. Portanto, duplica a função do horizonte artificial, fornecendo também uma orientação quando o avião descer ou subir "picado".

5- Controles do Avião

Joystick

Os movimentos verticais do joystick controlam a elevação do Spitfire. Puxando a alavanca para trás, você elevará o nariz do avião; empurrando-a para a frente, o nariz será abaixado. Isto lhe permitirá determinar o grau de inclinação do aparelho.

Os movimentos laterais do joystick controlam os "ailerons", os quais fazem com que o Spitfire gire ou incline para a esquerda ou para a direita. Um efeito secundário desta manobra é o que proporciona o avião dar voltas em torno do seu eixo e, ainda, mudar de direção.

O botão de tiro do joystick aciona as oito metralhadoras Browning montadas nas asas.

A observação do comportamento do manche do Spitfire em resposta às suas manobras auxilia seu julgamento do grau de ação do joystick que você deve aplicar. O manche ficará numa posição neutra quando a alavanca do joystick estiver no centro.

Você deverá estar ciente de que existe um pequeno atraso entre o seu movimento e a reação do avião, particularmente se é efetuada uma manobra corretiva em oposição proporcional reversiva do joystick quando o aeroplano estiver voando de dorso, ou voando horizontalmente, após completar um giro.

Teclado

Barra de espaço: muda a tela entre a cabine e o painel de instrumentos.

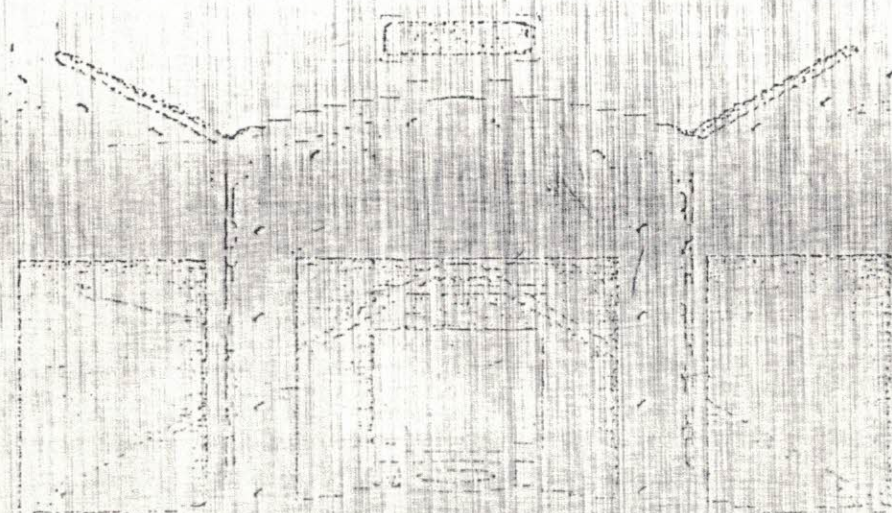
Teclas Q e U: Acelerador aumenta/reduz a aceleração. O nível exato de aceleração poderá ser observado através do indicador de rotação do motor no painel de instrumentos.

Teclas Z e X: Leme move o leme de direção para a direita e para a esquerda; a posição do leme é exposta nos respectivos instrumentos do painel. Após o uso de uma das teclas de comando do leme, use a tecla oposta para centralizá-lo. Esta característica adicional é utilizada principalmente quando não há tempo para uma inspeção [illegible].

Tecla F: Flaps- posiciona os flaps para baixo ou para cima; sua posição é indicada no painel pelas letras U(acima) e D(baixo). Com os flaps abaixados você diminui a velocidade de "stall" (velocidade mínima de sustentação do aeroplano), mas os flaps não poderão ser abaixados em velocidade acima de 140 mph.

Tecla G: Mecanismo do trem de pouso- Posicione o trem de pouso para cima e para baixo; sua posição real é indicada no painel por luzes-vermelha para cima e verde para baixo. Você deverá observar que não é possível manter o trem de pouso abaixado se a velocidade é superior a 160 mph.

Tecla B: Freios- Posicione os freios (ligado/desligado); sua posição correta é indicada no painel pelas luzes - vermelha para ligado e verde para desligado.

Tecla M: Mapa- Consulte o mapa pressionando a tecla M uma vez. Pressionando-a novamente o mapa é desligado. O avião vermelho no mapa indica a posição atual do Spitfire; o avião preto representa o avião inimigo. O mapa retrata o sudoeste da Inglaterra e os três quadrados marcam as áreas que poderão ser ampliadas para seu exame (veja a seguir).

Enquanto você estiver examinando o mapa, o efeito da simulação estará "congelado", ou seja, a utilização do mapa também poderá servir como pausa.

Tecla R: Ampliação de áreas do mapa- se o Spitfire estiver voando dentro de um dos três quadrados, pressione a tecla R e verá uma ampliação em detalhes dessa área como auxílio no ajuste da posição do avião.

Visão da cabine: quando o Spitfire estiver abaixo de [illegible]00 pés, você verá uma fina linha preta no canto inferior direito do painel. Isso é uma indicação de sua altitude quando estiver aterrissando. Na base da tela você poderá observar pontos brancos em

6- Notas sobre manejo e vôo

Decolagem

Se você escolher as opções de Prática ou Combate, o seu Spitfire estará na cabeceira da pista, prônto para decolar.

Lista de verificação (check list)

1 - Flaps para cima (tecla F na posição U).
2 - Acelere o motor (tecla Q) até 1800 rpm.
3 - Solte os freios (tecla B e luz verde no painel).
4 - Aumente a aceleração para 3200 rpm (Tecla Q).
5 - Quando a velocidade se aproximar de 90 mph, passe para a posição de visão da cabine (barra de espaço).
6 - Puxe (gentilmente) o joystick para trás.
7 - Quando o Spitfire levantar vôo, recolha o trem de pouso. Verifique no painel de instrumentos se a luz correspondente está vermelha.
8 - Não tente um mergulho com arremetida até que a velocidade atinja cerca de 140 mph.
9 - Após completar a subida, reduza a rotação para perto de 2900 rpm para obter uma velocidade de cruzeiro em vôo horizontal.

Subida

A taxa de ascenção do Spitfire é registrada pelo VSI. Essa taxa é controlada pela conjugação da aceleração do motor e do ângulo de subida. A taxa ideal de subida para este avião é de 185 mph e aproximadamente 2850 rpm, ganhando cerca de 2500 pés por minuto. Dessa forma, você não poderá ver o horizonte à frente da cabine. A altura máxima para este tipo de avião é de cerca de 35 mil pés.

Faça algumas tentativas, variando a altitude e também o fator de aceleração, a fim de ganhar experiência. Você descobrirá a velocidade de descida até que haja um "stall".

"Stall"

A velocidade de "stall" do Spitfire é de 75 mph com os flaps e o trem de pouso levantados e de 65 mph se eles estiverem abaixados. Lembre-se de que, se o avião estiver muito próximo do solo, a perda de altitude ocasionará um choque.

Vôo reto e horizontal (Vôo de cruzeiro)

O vôo de cruzeiro é obtido mantendo-se as asas na horizontal e o VSI em zero. Para isto, ajuste primeiramente a altitude do avião e, quando estiver nivelado, ajuste a velocidade com o acelerador. Pratique bastante, voando em várias velocidades e observando o painel de instrumentos e mude para a visão da cabine, para observar a posição real do horizonte. Quando a aceleração é aumentada, o nariz do Spitfire sobe, e o nariz desce se a aceleração é diminuída. Tais tendências podem ser compensadas com o uso do joystick.

Zunindo na aceleração máxima, por vezes tentador, não é aconselhável continuar assim se você deseja ter sucesso como piloto do Spitfire. Um ótimo vôo de cruzeiro deve obedecer a uma velocidade de 200 mph. Não desconheça essa regra; há uma quantidade determinada de combustível para cada missão.

Mergulho

Você pode encontrar-se num mergulho vertical a toda velocidade durante um combate ou quando em acrobacias e não obterá efeito algum puxando o joystick para trás. Reduza a velocidade do motor para, então, usar o joystick.

Giro

A direção de vôo pode ser mudada inclinando o avião com o uso do joystick (esquerda/direita). O Spitfire poderá ficar num determinado ângulo de inclinação quando o joystick deixa de ser movimentado, e a taxa de giro do avião em torno do seu eixo depende do ângulo de inclinação comandado. A volta poderá também ser mais fechada e, para isso, deverá ser aplicado devidamente o leme de direção (teclas Z,X) enquanto usa o joystick. O nariz do avião tende a cair durante um giro; isto pode ser corrigido aliviando o joystick e puxando-o ligeiramente para trás.

O avião poderá retornar ao vôo horizontal aplicando-se o joystick no sentido inverso ao do giro. Primeiro, procure sentir a intensidade de ação do joystick, porque se esta manobra for executada erradamente o avião poderá inclinar-se para o sentido oposto. É vital, durante um combate, conhecer antecipadamente sobre a movimentação do aeroplano; movimentos pequenos e repetidos do joystick são muito melhores do que um movimento brusco e longo.

O rumo do avião, em vôo horizontal, poderá ser modificado pelo uso isolado do leme de direção. Contudo, quando as asas estão na horizontal, o leme tem um efeito contrário, resvalando o avião lateralmente na direção oposta. Por outro lado, o uso isolado do leme pode ser útil, particularmente durante uma aproximação para aterrissagem.

Glissagem (Slip)

É possível ao Spitfire decair lateralmente (glissar) e perder altura enquanto mantém seu rumo. Cheque as características do terreno, voando com seu Spitfire numa altitude de segurança, enquanto observa o respectivo instrumento no painel. Gire o avião para a esquerda com o joystick; então aplique o leme de direção para a direita, até que o compasso de direção pare de se mover.

Se você observar o indicador de glissagem e de voltas (slip & turn) no painel, verá que o ponteiro indicador de voltas estará numa posição neutra, enquanto o ponteiro indicador de glissagem estará voltado para a esquerda.

Aterrissagem

O procedimento correto para aterrissar o Spitfire começa pela sua aproximação, reduzindo-se a velocidade para 140 mph e baixando-se os flaps e o trem de pouso. A parte final da aproximação requer que a velocidade esteja em 90 mph e que a descida seja de 1000 pés por minuto. Pouco antes de aterrissar, o joystick deverá ser levemente puxado para trás, a fim de conduzir o avião ao plano horizontal, e o motor deve ter sua potência reduzida.

Há, porém, outros tantos detalhes; a prática é muito mais difícil que a teoria, pois aterrissar é um dos itens na arte de voar com o Spitfire. Três importantes princípios devem ser observados:

1º - Mantenha uma velocidade de 90-100 mph com uma taxa constante de descida.

2º - Posicione o Spitfire no caminho de aproximação da pista de aterrissagem.

3º - Atinja a cabeceira da pista de pouso em altitude próxima de zero.

7- Exercícios Profissionais de Treinamento para Desenvolver sua Perícia nas Aterrissagens

Suba até 5000 pés numa velocidade de cruzeiro de 200 mph. Reduza a aceleração e consequentemente a velocidade (levantando ligeiramente o nariz do avião você rapidamente diminui sua velocidade). Abaixe os flaps e o trem de pouso. Quando a velocidade cair para 100 mph, ajuste o acelerador e o nariz do avião para manter uma velocidade constante, e o VSI marcará uma descida de 1000 pés por minuto. O indicador de rotação do motor deverá marcar 600 rpm. Observe a posição do horizonte em relação ao visor da cabine. Nivele numa altura pré-determinada e mantenha a velocidade e a altitude. Se você encontrar dificuldade em levantar o nariz do aparelho apesar de ter puxado o joystick para trás, uma rápida aceleração poderá ajudá-lo.

A próxima etapa é praticada voando com o avião o mais alinhado possível em relação à pista e voando sobre ela em determinada altitude. Aproxime-se da pista de uma distância que lhe propicie tempo para corrigir sua rota de aproximação. Neste programa não são considerados os efeitos do vento; portanto, não se aflija.

Enquanto você ganha experiência, aprenda a usar os objetos no solo como referências para efetuar as curvas na aproximação. A prática a seguir é a de voar paralelamente à pista de pouso e em direção oposta à de sua aproximação final. Você deve, então, girar 180 graus e ajustar sua posição. Somente assim estará alinhado para a aproximação final. Use suavemente o leme de direção como auxílio para alinhar corretamente o avião.

O estágio final da aterrissagem é uma continuação da habilidade adquirida de tanto tocar o solo suavemente em posição horizontal e numa altura compatível, voando em velocidade baixa. Você conseguirá isso nas primeiras missões, pois o programa é condescendente com os erros efetuados nas aterrissagens. Contudo,

assim como sua experiência e registros de progresso vão se desenvolvendo, sua habilidade deverá crescer na mesma proporção, para evitar explodir quando aterrissar.

Você poderá aterrissar fora da pista e depois decolar, mas sua experiência e horas adicionais de vôo não serão registradas. Isto somente será feito quando aterrissar numa pista de pouso.

Neste programa, é prevista a existência de uma camada de neblina no céu e na visão do solo e que desaparece em altitudes maiores que 3000 pés.

8- Mapas

Como treinamento em navegação, você necessita saber voar sobre as áreas, traduzindo os mapas e registrando as distâncias e as posições relativas dos objetos. Após um combate, essas informações serão vitais para efetuar um retorno seguro.

9- Combate

Os procedimentos introdutórios ao modo de combate já foram apresentados. É importante, no entanto, entender algumas técnicas de combate, que foram importantes em 1940.

Existem quatro regras de ouro num combate aéreo:

1ª - Suba rapidamente para ganhar uma altura vantajosa em um ataque. Isto habilita o piloto a sair, quando a velocidade ganha no mergulho se altera no momento em que a altura é recuperada.

2ª - Nunca voe por muito tempo nivelado e em linha reta na zona de combate - faça zigue-zagues sempre que seja possível. Desse modo você aumenta as áreas de observação do céu e, portanto, movimente um pouco o avião para não se tornar um alvo estático. Vigie também, e constantemente, o espelho retrovisor.

3ª - Normalmente, os ataques se iniciam pela traseira, em certo ângulo. Para fugir deles, é necessário girar, tão rapidamente quanto possível, na direção do ataque e acelerar o máximo que puder. Girando na direção oposta, você se colocará numa posição de defesa em relação ao atacante. Algumas vezes, um combate aéreo é concluído quando um caça inimigo, acompanhado de outros dois aviões, procura desalojá-lo de suas manobras, enquanto os companheiros voam em círculos, cada um voltando para um lado, fazendo-o reduzir sua altitude. Executar giros precisos, por conseguinte, é um fator vital.

4ª - Outro método para escapar de um ataque é mergulhar e sair do campo de ação do inimigo. Em 1940, esta foi uma opção aberta pelos combatentes inimigos, nunca usada pelos Spitfires. Jogar o nariz do Spitfire para baixo ocasiona um corte do motor (efeito da gravidade negativa) e minutos preciosos serão perdidos, ao passo que os combatentes inimigos não sofrem desse problema. Essa é a razão pela qual os filmes da época

mostravam os Spitfires voando de dorso antes de um mergulho (desta forma mantendo o efeito positivo G). Tais problemas não ocorrem neste programa.

10- Simulação de combate

Nesse programa, os inimigos aparecem em diversas cores; cada cor indica uma velocidade ou habilidades diferentes. Os inimigos também surgem em várias posições e com velocidades diversas, uns se aproximando e outros voando para longe; você deverá variar suas táticas conforme a situação a enfrentar. Todas as telas de combate aéreo são empregadas nessa simulação.

Se você estiver sob ataque traseiro, o inimigo aparecerá no espelho. Tente aumentar a aceleração para escapar e gire o mais rápido possível. Use o leme para glissar o avião. Se você perder o contato com o inimigo durante o combate retorne à altitude do primeiro contato e examine o mapa. Observando uma das regras básicas, um giro ascendente é preferível para recobrar a altitude.

Existe maior chance do inimigo acertá-lo do que você a ele. Se você conseguir derrubar algum ou todos os aviões inimigos, você poderá retornar à Base e, aterrissando com sucesso, aproveitar sua mais recente façanha.

11- Acrobacias

Um número aconselhável de manobras acrobáticas podem ser executadas pelo Spitfire. Algumas delas são de grande auxílio em combates. Por exemplo:

"Loop" (volta completa com o avião)

Com uma velocidade de 250 mph e todo acelerado, suavemente puxe o joystick para trás. Quando estiver de dorso, reduza a aceleração e continue com o joystick na mesma posição até que esteja voando num plano horizontal e, então, acelere novamente para sair do "loop".

<u>Loop withe roll of the top</u> (volta completa com giro de nariz)

Comece a manobra tal qual foi explicada para o "loop". Assim que estiver de dorso no limiar da sua subida, gire o avião para a direita ou esquerda até que o avião esteja nivelado. Use o joystick para dirigir o nariz do avião para uma posição fixa do horizonte até você sair do giro. Você poderá usar essa manobra para escapar do inimigo, ganhar altura e inverter sua direção.

<u>Roll</u> (giro do avião sobre seu eixo)

Levante o nariz do Spitfire suavemente acima do horizonte Gire o joystick para a direita ou para a esquerda. Continue girando até que o avião esteja nivelado na horizontal.

Pratique essa manobra usando o joystick para girar o Spitfire durante algum tempo sustentando o seu nariz na direção de um ponto fixo do cenário. Aplicando o leme no sentido contrário!

da manobra de giro, você receberá um auxílio para manter um rumo constante.

Split S (giro com mudança de direção)

Gire subindo até que o avião esteja de dorso. Então puxe o joystick para trás até que o horizonte apareça e você esteja voando nivelado. Você, assim, terá trocado de rumo e invertido sua direção.

12- Teoria de vôo

Essa matéria complexa não pode ser tratada em poucas palavras, porém é necessário que você entenda os princípios básicos, pois somente assim poderá tornar-se capaz de voar corretamente neste simulador.

O desenho da frente de um avião configura-se semelhante ao costado de uma colher, de tal modo que o ar passando por baixo da frente da asa faz com que ela perca força e seja empurrada para baixo, enquanto em oposição ao que está acontecendo e da mesma maneira a pressão elevada empurra a asa para cima.

Com uma sucção de cima para baixo e uma pressão de baixo para cima, o avião se equilibra no ar.

Quando a força de elevação é maior do que o peso do avião ele levanta vôo.

Força de elevação e peso são apenas duas das forças que atuam sobre um avião; as outras são a de empuxo e a de arraste ou atrito. No momento em que você necessita de uma aceleração e de uma velocidade para vencer um peso qualquer, um avião precisa de um motor para obter o empuxo. Exatamente como a força de elevação adequada vence um peso, o empuxo vence a resistência do ar que o avião enfrenta ao movimentar-se. Essa força é chamada de arraste ou atrito e poderá ser reduzida pela aerodinâmica das linhas do avião ou ainda pelo recolhimento dos flaps e trem de pouso.

Esses são os fatores básicos sobre a teoria de vôo de todos os aviões a motor.

Os comentários mais importantes sobre o Spitfire, feitos por qualquer combatente, são: maleabilidade, velocidade e estabilidade. Velocidade e maleabilidade são necessárias, obviamente, a todos os aviões dessa categoria; quanto à estabilidade, devemos fornecer algumas explicações.

A estabilidade em um avião ágil e veloz evitará acidentes, já que o piloto precisa de que o avião reaja prontamente quando sob ataque em vôo. Assim, é fundamental que o aeroplano seja construído com linhas que lhe dêem a estabilidade necessária. Esse é um conceito que deve ser rigorosamente observado, a fim de sustentar o avião permanentemente equilibrado, sem jogá-lo totalmente desgovernado pelo ar. Se guardar isso em sua mente, quando estiver pilotando um Spitfire, você compreenderá melhor a razão pela qual as coisas se [illegible]. Com pequena prática, logo você será capaz de executar todas as manobras que tornaram este avião tão famoso.

13- Conclusão

O Spitfire'40 é, talvez, o mais famoso avião de caça já construído - assim como uma lenda real reconhecida através dos tempos é, ainda, a mais bela aeronave. Mas sua chance de voar nessa máquina poderosa é apenas uma parcela da História.

Concebido por R. J. Mitchell, em 1925, o Spitfire estava desprovido de uma tecnologia avançada e disponível. Pelo menos até 1936, quando a Rolls-Royce desenvolveu o motor Merlin, tendo em vista o receio existente, na ocasião, pelo início da Segunda Guerra Mundial. Tal impulso levou à idéia de construir um protótipo do avião.

O primeiro vôo aconteceu em março de 1936, revelando um desenho revolucionário de avião; possuindo uma velocidade máxima de 350 mph e, também, uma soberba maneabilidade, fatores primordiais para um avião de caça.

Durante a Segunda Guerra, um total de 2160 Spitfires estiveram em operação e, a 16 de outubro de 1939, ocorreu o seu primeiro combate sobre a Inglaterra. Em seguida, em maio de 1940, os germânicos atacaram e invadiram os Países Baixos e a França. A R.A.F. auxiliou até o final da retirada das tropas da Praia de Dunkerk. Os britânicos estavam isolados, embora cobertos pela mais poderosa máquina aérea.

Hitler sabia muito bem da importância de uma superioridade aérea. Foi convencido pelo comandante da Luftwaffe, Hermann Goering, de que os pilotos e aviões alemães obteriam em breve uma vitória decisiva sobre a R.A.F., pois a Luftwaffe possuía uma superioridade numérica de três aviões para cada avião inglês.

A média de idade dos pilotos do Spitfire era de vinte anos e, além disso, alguns eram mandados para os esquadrões de combate com somente dez horas de vôo a seu crédito.

Encobrir esses aspectos foi possível, durante a Batalha da Inglaterra, por meio de três fatores: tecnologia, fibra e, o mais desconcertante, pelos erros cometidos.

A avançada tecnologia do Spitfire facilitou à R.A.F. a realização dos combates aéreos, auxiliada também pelas prontas interpretações dos radares.

A garra dos jovens pilotos é uma legenda nos anais da Segunda Guerra. Os enganos cometidos pelos alemães foram resultantes de relatórios errados do seu Serviço de Inteligência e por subestimar a capacidade de decisão dos ingleses. Quando os germânicos passaram a bombardear alvos civis e alteraram suas táticas de guerra, a batalha foi ganha pela Inglaterra.

O Spitfire continuou como combatente nas fileiras da R.A.F. até o advento dos aviões a jato. Cerca de 20 mil foram construídos e muitos, ainda hoje, estão voando.